

**STADT.  
CITY.  
VILLE.  
BONN.**

Bundesstadt Bonn

Projekt zur Fahrradhauptstadt 2020

## **Fahrradstraßenkonzept**



Mai 2012



**AB Stadtverkehr GbR · Büro für Stadtverkehrsplanung  
W. Angenendt · A. Blase**

Bundesstadt Bonn

Projekt zur Fahrradhauptstadt 2020

## **Fahrradstraßenkonzept**

Auftraggeber:	Bundesstadt Bonn
Auftragnehmer:	AB Stadtverkehr GbR, Thomas-Mann-Straße 29, 53111 Bonn
	Telefon 02 28 – 390 50 90
	Fax 02 28 – 390 50 91
	E-Mail <a href="mailto:bonn@ab-stadtverkehr.de">bonn@ab-stadtverkehr.de</a>
	Homepage <a href="http://www.ab-stadtverkehr.de">www.ab-stadtverkehr.de</a>
Bearbeitung:	Dipl.-Geogr. Arne Blase

Mai 2012

## INHALT

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Zielsetzung</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Fahrradstraßen in StVO und Regelwerken</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Vorhandene Fahrradstraßen in Bonn</b>	<b>6</b>
3.1	Friedrich-Breuer-Straße – Gottfried-Claren-Straße - Siegfried-Leopold-Straße	7
3.2	Florentiusgraben	8
3.3	Riesstraße / Nassestraße	9
3.4	Loestraße	10
3.5	Otto-Kühne-Platz	11
<b>4</b>	<b>Fahrradstraßenkonzept des ADFC Bonn / Rhein-Sieg</b>	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Fahrradstraßenkonzept</b>	<b>14</b>
5.1	Empfehlungen zur Ausgestaltung von Fahrradstraßen	14
5.1.1	Beschilderung	14
5.1.2	Markierungen	16
5.1.3	Ausgestaltung im Verlauf der Strecke	18
5.1.4	Ausgestaltung an den Knotenpunkten	23
5.2	Empfehlungen für neue Fahrradstraßen	26
5.2.1	Prioritäten	26
5.2.2	Kostenansätze	27
5.2.3	Untersuchungsstrecken	28
5.2.4	Zusammenfassung und Handlungsempfehlung	60
5.3	Zusätzliche Maßnahmen bei Einrichtung einer Fahrradstraße	63
5.3.1	Öffentlichkeitsarbeit	63
5.3.2	Fahrradwegweisung	64
5.3.3	Schulwegsicherung	64
<b>6</b>	<b>Quellen</b>	<b>65</b>
<b>7</b>	<b>Anhang und Anlage</b>	<b>66</b>
7.1	Einzelbewertung der untersuchten Streckenabschnitte	66
7.2	Übersichtskarte zum empfohlenen Fahrradstraßennetz. DIN A0	66
7.3	Übersichtskarte zum empfohlenen Fahrradstraßennetz mit Prioritäteneinstufung. DIN A0	66
7.4	Übersichtskarte Vergleich des empfohlenen Fahrradstraßennetzes mit dem ADFC- Fahrradstraßenkonzept und dem Busnetz. DIN A0	66

## 1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Mit dem beschlossenen Ziel Fahrradhauptstadt 2020 zu werden, haben die politischen Vertreter und Parteien sich für eine deutlich verstärkte Radverkehrsförderung in Bonn ausgesprochen. Das daraus abgeleitete Strategiekonzept für eine ganzheitliche Förderung des Radverkehrs benennt in verschiedenen Förderbereichen Maßnahmenvorschläge, u.a. die Erstellung eines Fahrradstraßenkonzeptes zur weiteren Verdichtung des Radverkehrsnetzes.

Aufgabe des vorliegenden Gutachtens ist es, ein gesamtstädtisches Fahrradstraßenkonzept zu erstellen. In Ergänzung zum Radverkehrsnetz, das innerhalb des Prozesses der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans 2020 erarbeitet wurde, soll überprüft werden, ob und in welchem Umfang es sinnvoll ist, weitere Fahrradstraßen in Bonn auszuweisen. Ziel ist eine Netzübersicht möglicher Fahrradstraßen und ggf. die Festlegung von Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen. Kein Bestandteil des Gutachtens sind Kostenschätzungen, Verkehrszählungen und Vor- bzw. Entwurfsplanungen zu den empfohlenen Fahrradstraßen.

Der Kreisverband Bonn / Rhein-Sieg des Allgemeine Deutsche Fahrrad-Clubs (ADFC e.V.) hat im Oktober 2011 ein eigenes Fahrradstraßenkonzept vorgelegt, das im vorliegenden Gutachten berücksichtigt wurde. Die Veröffentlichung des ADFC-Konzeptes hat ein überwiegend positives Echo in den Medien und bei den politischen Vertretern gefunden. Die Äußerungen von Mitgliedern der CDU, der Grünen und der SPD zeugen davon, dass die Parteien auf breiter Basis gewillt sind, den Radverkehr zu fördern und die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen zu unterstützen.<sup>1</sup>

## 2 Fahrradstraßen in StVO und Regelwerken

Mit der Straßenverkehrsordnung (StVO) werden Regeln für die Verkehrsteilnehmer festgelegt, mit der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) werden Handlungsanweisungen an die Verwaltungen festgelegt, in welcher Form die StVO im Verwaltungshandeln umzusetzen ist. Dargestellt werden die Bestimmungen im Vergleich der StVO vor 2009 und die der im Jahr 2009 novellierten StVO. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die zukünftig eingeführte StVO sich nur unwesentlich von der StVO 2009 unterscheiden wird. Auch wenn die 2009 novellierte StVO kurz nach Veröffentlichung vom Bundesverkehrsminister verbal zurückgezogen wurde und in der Regel nicht angewendet wird, ist das Verwaltungshandeln nach der novellierten VwV-StVO 2009 ausgerichtet.

---

<sup>1</sup> Vgl. Artikel zum Fahrradstraßen-Konzept des ADFC, in dem sich Vertreter der aufgeführten Parteien lobend äußern und den Willen zur Radverkehrsförderung andeuten (General-Anzeiger v. 28.10.2011).

<p><b>Derzeit noch gültig:</b></p> <p>StVO in der Fassung vor 2009 zu Zeichen 244 Fahrradstraße</p>	<p><b>Nicht gültig, aber vermutliche Einführung:</b></p> <p>StVO in der Fassung vom 09/2009 zu Zeichen 244 Fahrradstraße</p>
<p>Auf Fahrradstraßen gelten die Vorschriften über die Benutzung von Fahrbahnen; abweichend davon gilt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Andere Fahrzeugführer als Radfahrer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch Zusatzschild zugelassen ist.</li> <li>2. Alle Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.</li> <li>3. Radfahrer dürfen auch nebeneinander fahren.</li> </ol>	<p><b>Ge- oder Verbot</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Andere Fahrzeugführer dürfen Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen angezeigt.</li> <li>2. Alle Fahrzeugführer dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/ h fahren. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugführer die Geschwindigkeit weiter verringern.</li> </ol> <p><b>Erläuterung</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Das nebeneinander Fahren mit Fahrrädern ist erlaubt.</li> <li>2. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.</li> </ol>
<p><b>Nicht mehr gültig:</b></p> <p>VwV-StVO in der Fassung vor 2009 zu Zeichen 244 Fahrradstraße</p>	<p><b>Derzeit gültig:</b></p> <p>VwV-StVO in der Fassung vom 09/2009 zu Zeichen 244 Fahrradstraße</p>
<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Fahrradstraßen können unter Beachtung der straßenrechtlichen Bestimmungen für bestimmte Straßen oder Straßenabschnitte zur Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs eingerichtet werden. Sie kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies als bald zu erwarten ist. Ihre Anwendung ist deshalb vornehmlich im Verlauf wichtiger Hauptverbindungen des Radverkehrs gerechtfertigt.</li> <li>II. Fahrradstraßen müssen entsprechend ihrer Zweckbestimmung auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar und durch ihre Beschaffenheit und ihren Zustand für den Radverkehr zumutbar sein. In Fahrradstraßen gelten einschließlich der Vorfahrtregelung alle Vorschriften über die Straßenbenutzung auf der Fahrbahn.</li> <li>III. Durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße wird anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr ausgeschlossen. Vor der Kennzeichnung sind deshalb die Verkehrsbedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr sowie dessen Verkehrslenkung zu berücksichtigen.</li> <li>IV. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf nur ausnahmsweise zugelassen werden. Dieser soll sich nach Möglichkeit auf den Anliegerverkehr beschränken. Die Einhaltung der mäßigen Geschwindigkeit für alle Fahrzeugführer soll dann, insbesondere wenn die Fahrradstraße als Vorfahrtstraße gekennzeichnet werden soll (vgl. Nummer III zu § 8 Abs. 1; Rn. 15 ff.), durch bauliche Maßnahmen (z. B. Aufpflasterungen) verdeutlicht werden. Auch ist dann Vorsorge für den ruhenden Verkehr (z. B. Besucher) zu treffen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies als bald zu erwarten ist.</li> <li>II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).</li> </ol>

V. Der Beginn und das Ende einer Fahrradstraße sollte durch straßenbauliche Gestaltungselemente (z. B. Aufpflasterungen, Fahrbahnverengungen) hervorgehoben werden. Die Fläche für den ausnahmsweise ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeugverkehr sollte dabei so klein wie möglich bemessen werden. Gleiches gilt im Verlauf der Fahrradstraße an jeder die Fahrradstraße begrenzenden Kreuzung und Einmündung.	
--	--

Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) stellen den Stand der Technik dar und sind je nach Kategorie mehr oder weniger verbindlich. Das Hauptregelwerk für den Radverkehr stellen die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA.“ In der Fassung 2010 dar. Als Regelwerk der Kategorie R2 besitzen sie eine höhere Verbindlichkeit, von den ERA sollte nur in begründeten Fällen abgewichen werden. Mit dem Einführungserlass vom 10.06.2011 wurden die ERA in Nordrhein-Westfalen für die Bundes- und Landesstraßen eingeführt:

„[...] Ich führe die ERA 2010 für den Bereich der Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und für den Bereich der Landesstraßen in der Baulast des Landes ein. Im Übrigen empfehle ich die ERA 2010 den Kommunen generell zur Anwendung. [...]“

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 10.06.2011

Die ERA 2010 besitzen einen kurzen Abschnitt mit Empfehlungen zu Fahrradstraßen:

„[Einführend erfolgt im Kapitel 6.3 Fahrradstraßen eine Erläuterung der Verkehrsregeln in Fahrradstraßen nach StVO 2009] ... Fahrradstraßen sind aufgrund dieser Verkehrsqualitäten insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet. Sie machen Hauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr wird erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt. Dann sind gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen, die die Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs im Zuge der Fahrradstraßen wirksam dämpfen können. Die Entscheidung über die Vorfahrt sollte deshalb von örtlichen Gegebenheiten abhängig gemacht werden. An Einmündungen und Kreuzungen empfiehlt sich ein Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn, optional auch eine bauliche Einengung.

Zur sicheren Führung von Routen des touristischen Radverkehrs können schwach belastete Straßen auch außerorts als Fahrradstraßen beschildert werden, sofern die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auch für den Kraftfahrzeugverkehr durchsetzbar ist.

Je nach Verkehrsaufkommen und Erschließungsfunktion der Straße kommt die Freigabe von Kraftfahrzeugen in beide Richtungen oder in nur eine Richtung in Betracht. Insbesondere die einseitig für den Kraftfahrzeugverkehr freigegebene Fahrradstraße kann Einbahnstraßen ersetzen und fügt sich gut in Einbahnstraßensysteme ein.

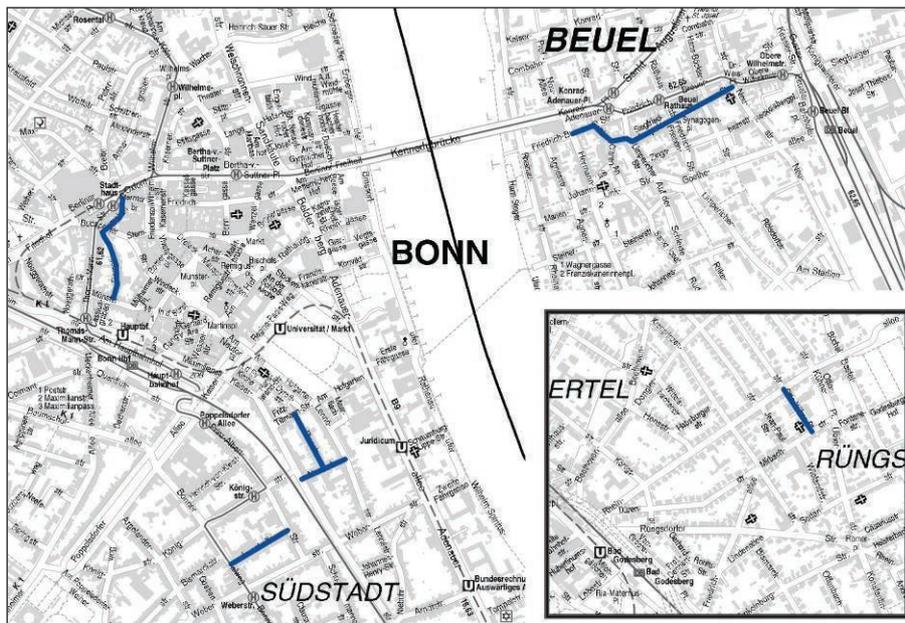
## Ausbildung von Kreuzungen mit Vorfahrt für den Radverkehr

Die bevorrechtigte Führung sollte zusätzlich zur Beschilderung auch durch die bauliche Gestaltung der Kreuzungsstelle verdeutlicht werden. Ergänzende geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für den Kraftfahrzeugverkehr sind in der Regel notwendig, z.B. durch eine Anhebung der gesamten Kreuzungsfläche (vgl. Bild 6-3) unter Beachtung der notwendigen taktil-optischen Abgrenzungen zur Gehwegfläche.“

## 3 Vorhandene Fahrradstraßen in Bonn

Bislang gibt es sechs Fahrradstraßen in Bonn:

- Friedrich-Breuer-Straße – Gottfried-Claren-Straße - Siegfried-Leopold-Straße
- Florentiusgraben
- Riesstraße
- Nassestraße
- Loestraße
- Otto-Kühne-Platz



Mit der S.-Leopold-Straße und dem Florentiusgraben besitzen zwei der Fahrradstraßen vor allem eine Verbindungs-/Sammelfunktion für den Radverkehr. Bei den anderen, kürzeren Fahrradstraßen im Umfeld von Schulen oder Universitätseinrichtungen überwiegt die Erschließungsfunktion und Sicherung des Radverkehrs vor den Einrichtungen.

**Bild 3-1 Vorhandene Fahrradstraßen in Bonn [eigene Darstellung]**

### 3.1 Friedrich-Breuer-Straße – Gottfried-Claren-Straße - Siegfried-Leopold-Straße

<p>Funktion:</p>	<p>Der Straßenzug besitzt eine Verbindungs-/Sammelfunktion für den Radverkehr parallel zur Hauptgeschäftsstraße (F.-Breuer-Straße), auf der u.a. viele Busse und die Straßenbahn verkehren.</p>
<p>Gestaltung und Verkehrsregelung:</p>	<div data-bbox="461 416 1445 786"> </div> <p>Die Fahrradstraße weist keine besonderen Gestaltungselemente auf. Im Bereich der Knotenpunkte ist das Zeichen 237 Radweg mit Doppelpfeilen als Markierung auf der Fahrbahn aufgebracht. Im Abschnitt der Friedrich-Breuer-Straße ist die Fahrbahn gepflastert.</p> <p>Die Fahrradstraße liegt in einer Tempo 30-Zone. An den Knotenpunkten gilt daher die rechts-vor-links-Regelung. Der Abschnitt Hans-Böckler-Straße – Limpericher Straße der Siegfried-Leopold-Straße ist für den Kfz-Verkehr eine unechte Einbahnstraße (die Zufahrt ist aus jeweils einer Richtung nicht zugelassen, aber Anlieger dürfen die Straße in beiden Richtungen benutzen).</p>
<p>Empfindung / Einschätzung:</p>	<p>Die Fahrradstraße ist nicht als solche von den Verkehrsteilnehmern eindeutig wahrzunehmen. Das Straßenbild unterscheidet sich nicht von dem einer anderen Erschließungsstraße. Lediglich die Markierungen des Z. 237 mit den Pfeilen geben den kaum erkennbaren Verlauf der Fahrradstraße wider.</p> <p>Die Gestaltung führt dazu, dass Kraftfahrer die besondere Bedeutung des Radverkehrs nicht würdigen. Lediglich im gepflasterten Bereich der F.-Breuer-Straße verhalten</p>

### 3.2 Florentiusgraben

<p>Funktion:</p>	<p>Der Straßenzug besitzt eine Verbindungs-/Sammelfunktion für den Radverkehr zwischen der Nordstadt („Altstadt“) und dem Hauptbahnhof.</p>
<p>Gestaltung und Verkehrsregelung:</p>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap;">  </div> <p>Die Fahrradstraße weist als besondere Gestaltungselemente im etwas unübersichtlicheren Kurvenbereich markierte Fahrradstraßensymbole auf.</p> <p>Der Florentiusgraben ist für den Kfz-Verkehr eine Einbahnstraße.</p>
<p>Empfindung / Einschätzung:</p>	<p>Kraftfahrer (insbesondere Taxifahrer) nehmen den Florentiusgraben nicht als Straße wahr, in der der Radverkehr eine besondere Bedeutung besitzt. Zumindest sind eine Vielzahl der gefahrenen Geschwindigkeiten nicht der Verkehrssituation angepasst und es besteht eine geringe Akzeptanz bzw. Rücksichtnahme gegenüber Radfahrern (subjektiver Eindruck)</p>

### 3.3 Riesstraße / Nassestraße

Funktion:	Die Ries- und Nassestraße erschließen vornehmlich die Universitätsmensa in der Nassestraße und dienen in dieser Hinsicht dazu, die starken Radverkehrsströme der Studierenden abzuwickeln.
Gestaltung und Verkehrsregelung:	 <p>Die Fahrradstraße weist keine besonderen Gestaltungselemente auf. Im Bereich der Knotenpunkte ist das Zeichen 237 Radweg mit Doppelpfeilen als Markierung auf der Fahrbahn aufgebracht.</p> <p>Die beiden Straßen sind für den Kfz-Anliegerverkehr freigegeben.</p>
Empfindung / Einschätzung:	Die beiden Straßen besitzen keine große Bedeutung für den Kfz-Verkehr, zudem sind zu bestimmten Zeiten sehr viele Radfahrer unterwegs, so dass ein angepasstes Verhalten wahrgenommen wird. Da die Fahrradstraßenbeschilderung überwiegend gut erkennbar ist, wird die verkehrsrechtliche Bedeutung der Straßen besser erkannt als in anderen Fahrradstraßen in Bonn.

### 3.4 Loestraße

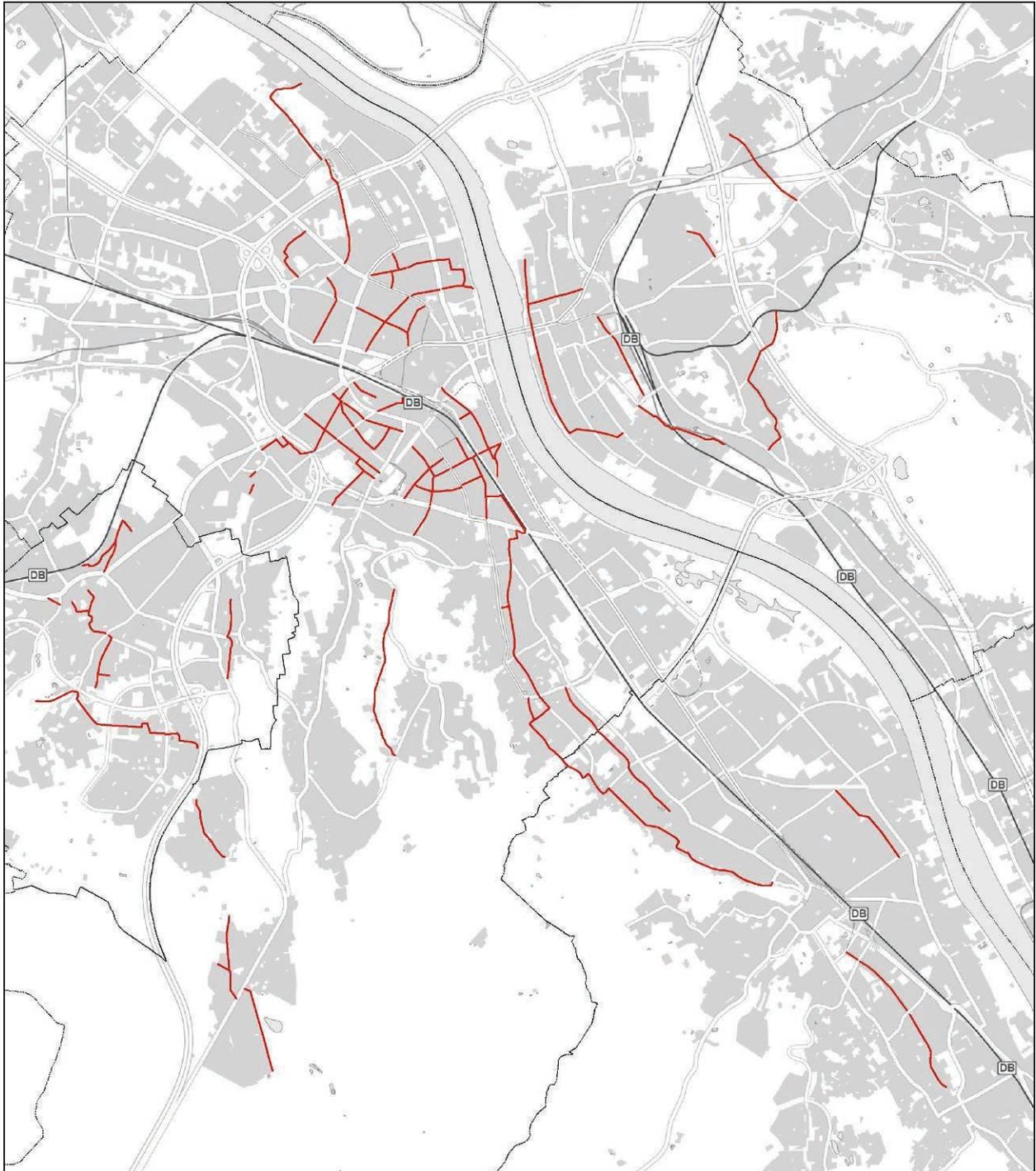
Funktion:	Die Fahrradstraße dient vornehmlich der Anbindung des Clara-Schumann-Gymnasiums und damit der Sicherung des Schülerverkehrs.
Gestaltung und Verkehrsregelung:	<div data-bbox="461 374 1449 736"> </div> <p data-bbox="461 779 1453 1077">Das Parken ist linksseitig durch Parkstandsmarkierungen geregelt. Zur visuellen Verschmälerung der Fahrbahn ist rechtsseitig parallel zum Bord eine gestrichelte Breitstrichmarkierung aufgebracht. In unregelmäßigen Abständen ist das Zeichen 237 Radweg mit Doppelpfeilen als Markierung auf der Fahrbahn aufgebracht. Zudem ist ca. in der Mitte der Fahrradstraße ein kurzer Abschnitt als Verkehrsberuhigter Bereich angeordnet. Dieser Bereich weist eine Pflasterung auf.</p> <p data-bbox="461 1115 1390 1151">Die Straße ist im Einrichtungsverkehr für den Kfz-Verkehr freigegeben.</p>
Empfindung / Einschätzung:	Die schmale Fahrbahnbreite und die Lage im Straßennetz haben zur Folge, dass nur wenig Kfz-Verkehr auftritt und die Kraftfahrer sich angepasst verhalten. Die Breitstrichmarkierung sorgt dafür, dass der Straßenraum anders als „normale“ Erschließungsstraßen wahrgenommen wird.
Presse:	In einem Artikel zu Fahrradstraßen des General-Anzeigers (31.12.2011/01.01.2012) berichtet eine Anwohnerin, dass die Einbahnregelung von Kraftfahrern nicht wahrgenommen und teilweise auch nicht berücksichtigt wird, da an der Einmündung Bonner Talweg lediglich eine Fahrradstraßenbeschilderung ist und kein Zeichen 267 Verbot der Einfahrt. Ein Großteil der Kraftfahrer würde auch zu schnell fahren.

### 3.5 Otto-Kühne-Platz

Funktion:	Die Fahrradstraße dient vornehmlich der Anbindung der Otto-Kühne-Schule und damit der Sicherung des Schülerverkehrs.
Gestaltung und Verkehrsregelung:	<div data-bbox="461 374 1449 736"> </div> <p data-bbox="461 779 1453 1032">Die Fahrradstraße weist keine besonderen Gestaltungselemente auf. In unregelmäßigen Abständen ist das Zeichen 237 Radweg mit Doppelpfeilen als Markierung auf der Fahrbahn aufgebracht. Die Straße weist mit mehreren Fahrbahneinengungen (Baumtore) allgemein verkehrsberuhigende Elemente auf. Im Bereich der Fahrbahneinengungen ist die Fahrbahndecke gepflastert.</p> <p data-bbox="461 1072 1414 1151">Die Straße ist aus beiden Richtungen für den Kfz-Anliegerverkehr freigegeben.</p>
Empfindung / Einschätzung:	Die Straßenraumgestaltung und die Lage im Straßennetz haben zur Folge, dass (außerhalb der Schulzeiten) nur wenig Kfz-Verkehr auftritt und die Kraftfahrer sich überwiegend angepasst verhalten. Die Straße wird jedoch kaum als Fahrradstraße wahrgenommen.
Presse:	<p data-bbox="461 1402 1406 1570">„Eltern parken die Fahrradstraße zu. Schüler der Otto-Kühne-Schule ärgern sich jeden Morgen über das Verhalten der Autofahrer“. Das ist die Schlagzeile eines Berichts von Schülern der Klasse 8b der Otto-Kühne-Schule vom 17.02.2012 im General-Anzeiger.</p> <p data-bbox="461 1610 1453 1816">In dem Bericht beklagen die Schüler, dass Eltern ihre Kinder bis vor die Tür der Schule fahren und sich nicht rücksichtsvoll genug gegenüber Radfahrern verhalten. Eine Umfrage in der Unter- und Mittelstufe ergab, dass 98 % der Schüler es befürworten würden, wenn Kfz-Verkehr auf dem Otto-Kühne-Platz nicht zugelassen wäre.</p>

#### 4 Fahrradstraßenkonzept des ADFC Bonn / Rhein-Sieg

Im Oktober 2011 hat der Kreisverband Bonn / Rhein-Sieg des ADFC ein Konzept für ein Fahrradstraßennetz vorgelegt, das im Laufe der Zeit (Stand Februar 2012) um weitere Vorschläge zur Einrichtung von Fahrradstraßen ergänzt wurde. Das Konzept benennt ca. 70 Straßen und Straßenzüge mit einer Gesamtlänge von rund 48 km in allen Stadtbezirken, die als Fahrradstraßen angeordnet werden sollen.



**Bild 4-1** Empfohlene Fahrradstraßen des ADFC Bonn / Rhein-Sieg [eigene Darstellung]

Der ADFC fordert durch den Einsatz von Fahrradstraßen vornehmlich ein alternatives Angebot für Radfahrer abseits von Hauptverkehrsstraßen. Daneben sollen aber auch Fahrradstraßen in Wohnquartieren und vor Bildungseinrichtungen eingerichtet werden. Folgende Einsatzmöglichkeiten sieht der ADFC:

- **Fahrradstraßen als Hauptverbindungen**
  - Stadtteilverbindungen
  - möglichst als Vorfahrtstraßen für den Radverkehr
  - wechselnde Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr, um Durchfahrt zu erschweren
  - Markierung mit Fahrradstraßen-Piktogrammen
- **Fahrradstraßen als Ergänzungsrouten in Wohnquartieren**
  - Wegweisung
  - Kfz-Anlieger frei
  - ggf. alternierendes Parken einrichten
  - Fahrradabstellanlagen vorsehen
- **Fahrradstraßen vor Bildungseinrichtungen**
  - kurze Abschnitte vor Bildungs- und Freizeiteinrichtungen
  - möglichste keine Freigabe für den Kfz-Verkehr

Außerdem weist der ADFC darauf hin, dass mit Einrichtung von Fahrradstraßen eine Öffentlichkeitskampagne notwendig ist, damit der Bekanntheitsgrad der verkehrsrechtlichen Regelung erhöht wird. Für diese Kampagne bietet der ADFC der Stadt Bonn seine Unterstützung hierfür an. Der ADFC unterbreitet nachstehend aufgeführte Vorschläge:

- Stadtplan mit eingetragenen Fahrradstraßen
- Beschilderung / Wegweisung zu den Routen
- Presseberichte
- Bürgerbriefe
- Info-Flyer
- Informationstafeln
- einheitliche Ausgestaltung von Fahrradstraßen
- Beteiligung der Anlieger

## 5 Fahrradstraßenkonzept

Mit dem Fahrradstraßenkonzept für die Bundesstadt Bonn soll untersucht werden, in welchem Umfang weitere Fahrradstraßen angeordnet werden sollten. Wie im Konzept des ADFC bereits beschrieben wurde, lassen sich unterschiedliche Typen von Fahrradstraßen unterscheiden, die innerhalb des vorliegenden Konzepts aber nicht weiter differenziert werden, da sich die Funktion oftmals überlagert. Der Schwerpunkt des Fahrradstraßenkonzeptes lag jedoch darin, über die Anordnung von Fahrradstraßen Ortsteilverbindungen zu realisieren.

### Typ I: Fahrradstraßen mit Verbindungs- und Sammelfunktion

Fahrradstraßen des Typs I sollen den Radverkehr bündeln. Sie sind Teil des Haupt- oder Verbindungsnetzes oder stellen eine attraktive Alternativroute zu stärker vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen dar.

Fahrradstraßen mit Verbindungs- und Sammelfunktion können über längere Strecken realisiert werden, so dass komplette Stadtteilverbindungen über einen Fahrradstraßenzug geschaffen werden. Da viele Verbindungsrouten aber nicht durchgängig als Fahrradstraße angeordnet werden können, können Fahrradstraßen des Typs I aber auch über kürzere Abschnitte einen Sinn ergeben. In Ergänzung zu weiteren Radverkehrsführungen (Radwegen, Schutzstreifen, Radschnellwegen, etc.) können Fahrradstraßen das Radverkehrsnetz in seiner Gesamtheit vervollständigen.

### Typ II: Fahrradstraßen mit Erschließungs- und Anbindungsfunktion

Fahrradstraßen des Typs II dienen vornehmlich dazu, stärker auftretenden Radverkehr insbesondere vor Bildungseinrichtungen (weiterführenden Schulen) sicher zu führen und seiner Bedeutung entsprechend zu würdigen. Neben der Anbindung von Schulen gehören hierzu aber auch kurze Abschnitte, die den Radverkehr z.B. zu einem hochrangigen Netzelement (Radschnellweg) oder einem bedeutenden Radverkehrsziel (Stadtzentren) leiten sollen.

## 5.1 Empfehlungen zur Ausgestaltung von Fahrradstraßen

### 5.1.1 Beschilderung

Die Beschilderung der Fahrradstraßen sollte in Bonn einheitlich erfolgen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Beschilderung (und damit Verkehrsregelung) schnell begreifbar und verständlich ist. Ziel ist daher auch eine Reduzierung der Beschilderung.

Der Beginn einer Fahrradstraße wird mit dem Zeichen 244 StVO gekennzeichnet, das Ende mit dem Zeichen 244a. Zur Reduzierung der Beschilderung sollte in den meisten Fällen das doppelseitige Schild „Beginn/Ende einer Fahrradstraße“ zur Anwendung kommen (Zeichen 244a-40).

In der Regel sollte die Größe 1 (420 x 420 mm) gewählt werden, nur in besonderen Situationen vor Ort sollte auf größere (600 x 600 mm bzw. 840 x 840 mm) Maße zurückgegriffen werden.

In Kombination mit einer Tempo 30-Zonen-Beschilderung sind ggf. noch kleinere Schildmaße zu verwenden. Das Fahrradstraßenschild sollte möglichst mit dem Tempo30-Zonen-Schild an einem Standort kombiniert werden, damit beide Regelungen eindeutig am Beginn der Straße wahrgenommen werden. Durch diese Wirkung kann auch eine Torsituation erzeugt werden, die in eindrücklicher Weise auf die besondere Verkehrsregelung hinweist. Ggf. kann mit einer Vorziehung des Seitenraums am Beginn der Straße die Beschilderung im Straßenraum besser platziert und die Torsituation über diese Einengung noch besser vermittelt werden. (vgl. Bild 5-16)



Bild 5-1 Zeichen 244 Beginn einer Fahrradstraße und Zeichen 244a Ende einer Fahrradstraße [StVO]

Wenn andere Verkehre zugelassen werden sollen, sind Zusatzzeichen einzusetzen:



Bild 5-2 Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ [StVO]

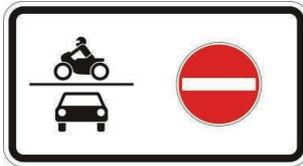


Bild 5-3 Zusatzzeichen „Kfz-Anlieger frei“ [eigene Darstellung]



Bild 5-4 Zusatzzeichen „Inlineskater frei“ [StVO]

Aufgrund der heutzutage noch geringen Akzeptanz von Fahrradstraßen durch Kraftfahrer sollte – mindestens bei Einrichtungsverkehr des Kraftfahrzeugverkehrs - das Verbot der Einfahrt zusätzlich gekennzeichnet werden. Zur Vermeidung zahlreicher zusätzlicher Beschilderungen, sollte das Zeichen 267 StVO „Verbot der Einfahrt“ ebenfalls in einem Zusatzzeichen integriert werden:

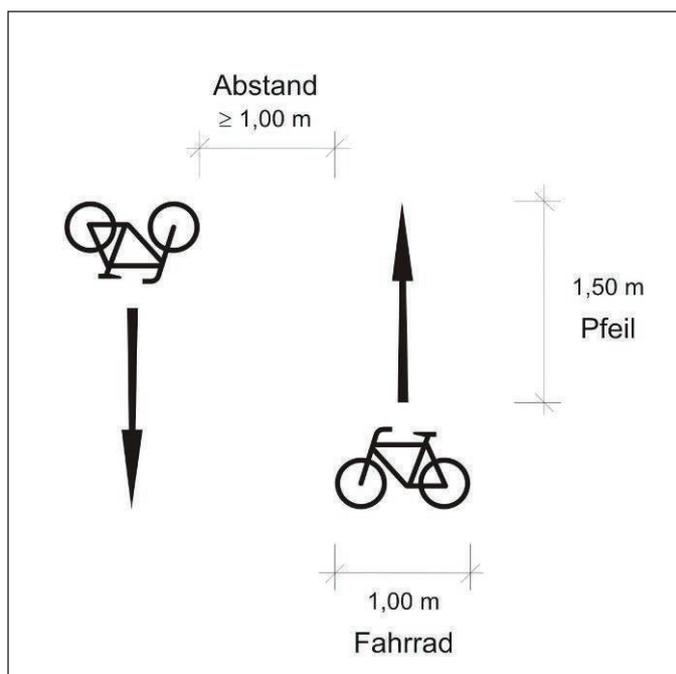


**Bild 5-5 Zusatzzeichen „Verbot der Einfahrt“ [eigene Darstellung]**

### 5.1.2 Markierungen

Fahradstraßen sollten durch deutliche Fahrbahnmarkierungen hervorgehoben werden. Es wird empfohlen, zwei nebeneinanderliegende Fahrradpiktogramme mit gegengerichtetem Fahrrichtungspfeilen zu markieren. Gegenüber einem Piktogramm besitzen die zwei Fahrradpiktogramme den Vorteil, dass eine Trennung der Fahrrichtungen deutlich angezeigt wird. Die Fahrradpiktogramme sollten am Beginn / Ende einer Fahrradstraße sowie entlang der Strecke in Abständen von ca. 50 m markiert werden.

Der Abstand der Piktogramme ist auf die Fahrbahnbreite anzupassen, so dass das jeweilige Piktogramm mittig des „virtuellen Fahrtrichtungstreifens“ der verbleibenden Fahrgasse aufgebracht wird. Bei schmalen Fahrbahnen sollte der Abstand beider Fahrradpiktogramme mindestens 1,0 m betragen, damit ein ausreichend großer Begegnungsabstand eingehalten wird.



**Bild 5-6 Markierung der Fahrradpiktogramme [eigene Darstellung]**

Zur weiteren Verdeutlichung und Hervorhebung der besonderen Verkehrsregelung im Zuge von Fahrradstraßen sollte die Fahrgasse durch eine Fahrstreifenbegrenzung eingefasst werden. Die Markierung hat durch die visuelle Fahrbahnverschmälerung einen zusätzlichen Verkehrsberuhigungseffekt. Für die Fahrstreifenbegrenzung sollte eine unterbrochene Breitstrichmarkierung verwendet werden. Aufgrund einer potenziellen Verwechslungsgefahr mit

Schutzstreifen (Leitlinien) ist keine Schmalstrichmarkierung einzusetzen.



**Bild 5-7 Fahrradstraßen in Lemgo [Quelle: Werner Kloppmann, Stadt Lemgo]**

Strichbreite: 0,25 m

Strichlänge: 1,00 m

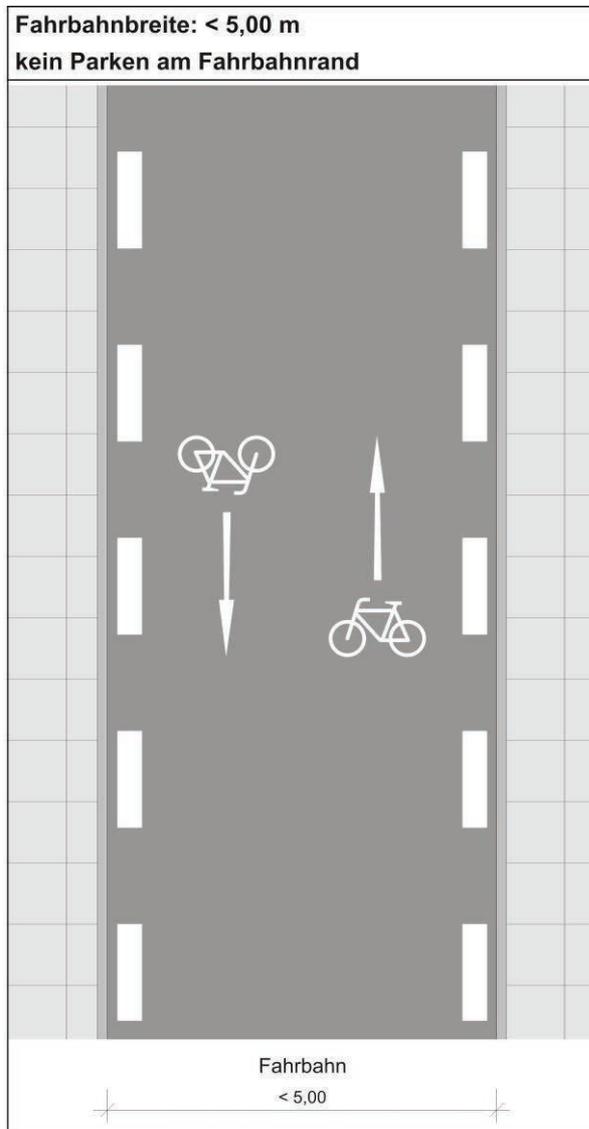


1m : 1m : 1m

**Bild 5-8 Markierung der Fahrgassenbegrenzung [eigene Darstellung]**

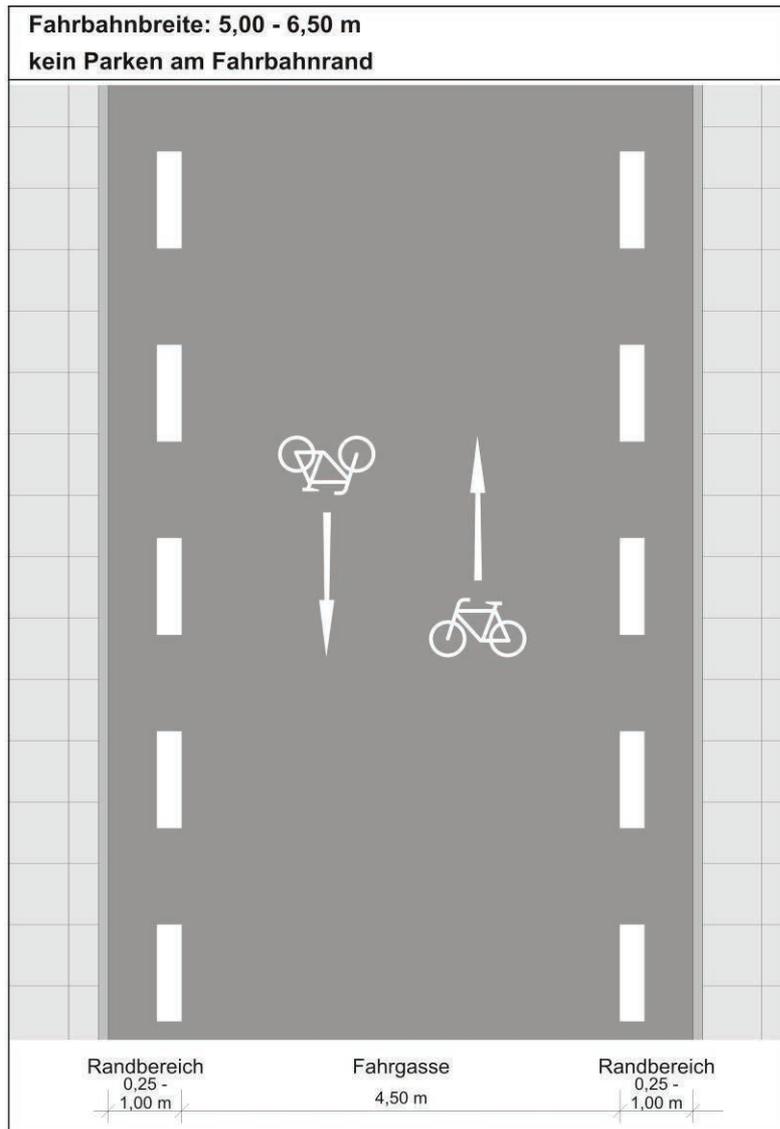
### 5.1.3 Ausgestaltung im Verlauf der Strecke

Schmale Fahrbahnen ohne Parken am Fahrbahnrand sollten entlang der Bordsteine eine unterbrochene Breitstrichmarkierung und mittig in regelmäßigen Abständen (ca. 50 m) Fahrradpiktogramme erhalten.



**Bild 5-9** Ausgestaltung bei Fahrbahnbreiten unter 5,0 m [eigene Darstellung]

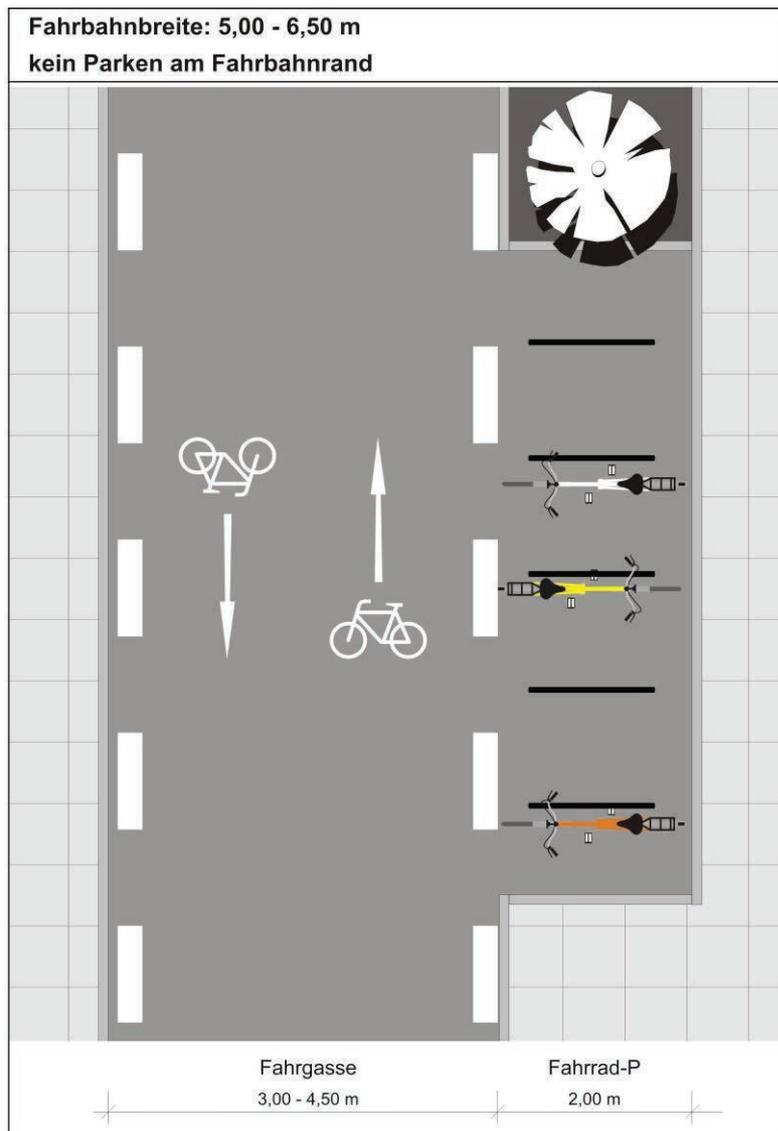
Fahrbahnbreiten zwischen 5,00 und 6,50 m ohne Parken am Fahrbahnrand erhalten beidseitig eine unterbrochene Breitstrichmarkierung, die eine Fahrgasse von 4,50 m Breite eingrenzt. Die Breiten der Randbereiche variieren je nach Gesamtbreite, dabei ist darauf zu achten, dass der Breitstrich in voller Breite den Randbereichen zugeordnet wird. Damit keine Verwechslungsgefahr bzgl. der mittigen Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr besteht, dürfen die Randbereiche nicht zu breit ausgeführt werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen (ca. 50 m) mittig der Fahrgasse.



**Bild 5-10 Ausgestaltung bei Fahrbahnbreiten zwischen 5,0 und 6,5 m ohne Fahrbahnparken**  
**[eigene Darstellung]**

Fahrbahnen mit einer Breite von 5,00 bis 6,50 m ohne Parken am Fahrbahnrand können alternativ zu Bild 5-10 auch einseitig einen Parkstreifen, vorzugsweise für den ruhenden Radverkehr, erhalten.

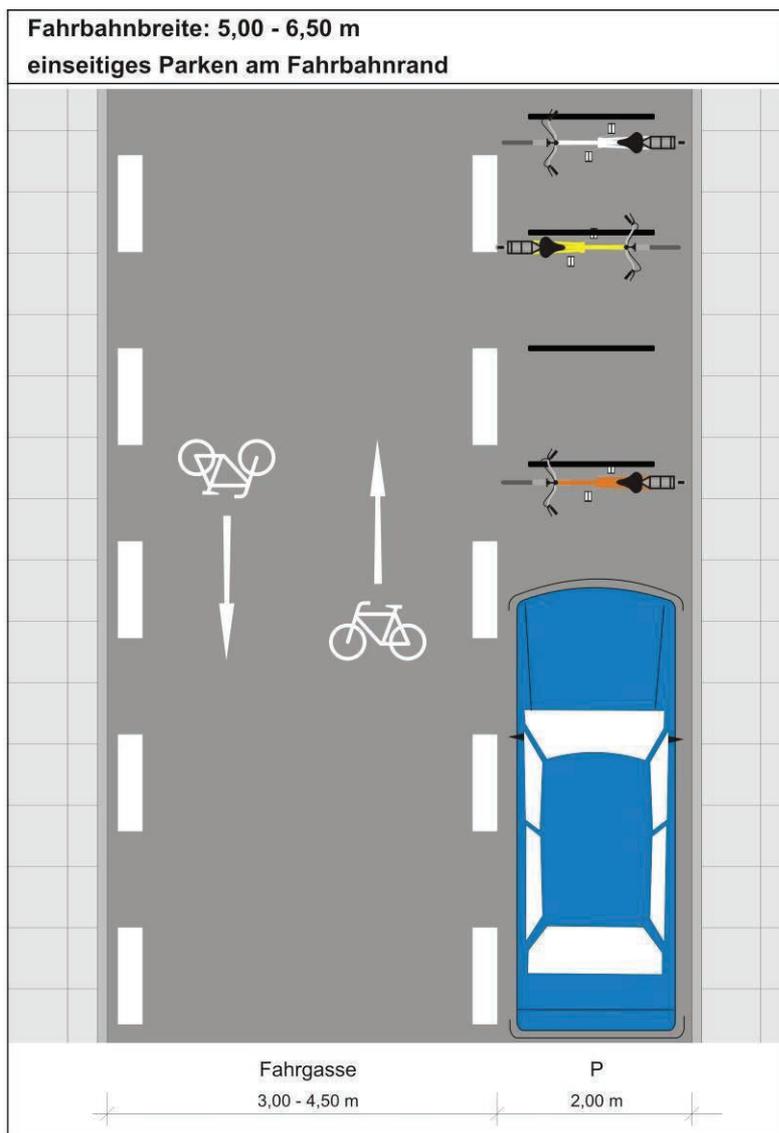
Aus straßenraumgestalterischen Gründen sollten die Parkstände in regelmäßigen Abständen durch Baumbete und/oder vorgezogene Seitenräume als Querungsanlage für den Fußverkehr ausgestattet werden.



**Bild 5-11 Ausgestaltung bei Fahrbahnbreiten zwischen 6,0 und 6,5 m mit Einrichtung von Fahrradparken und Baumbeten bzw. vorgezogenen Seitenräumen [eigene Darstellung]**

Fahrbahnen mit einer Breite von 5,00 bis 6,50 m mit einseitigem Parken am Fahrbahnrand erhalten Fahrgassen in einer Breite von 3,00 bis 4,50 m. Anders als bei Situationen ohne Parken mit freien Randbereichen (vgl. Bild 5-10), wird die Breitstrichmarkierung in voller Breite der Fahrgasse zugeschlagen, damit ein Parkstreifen mit 2,00 m Breite verbleibt.

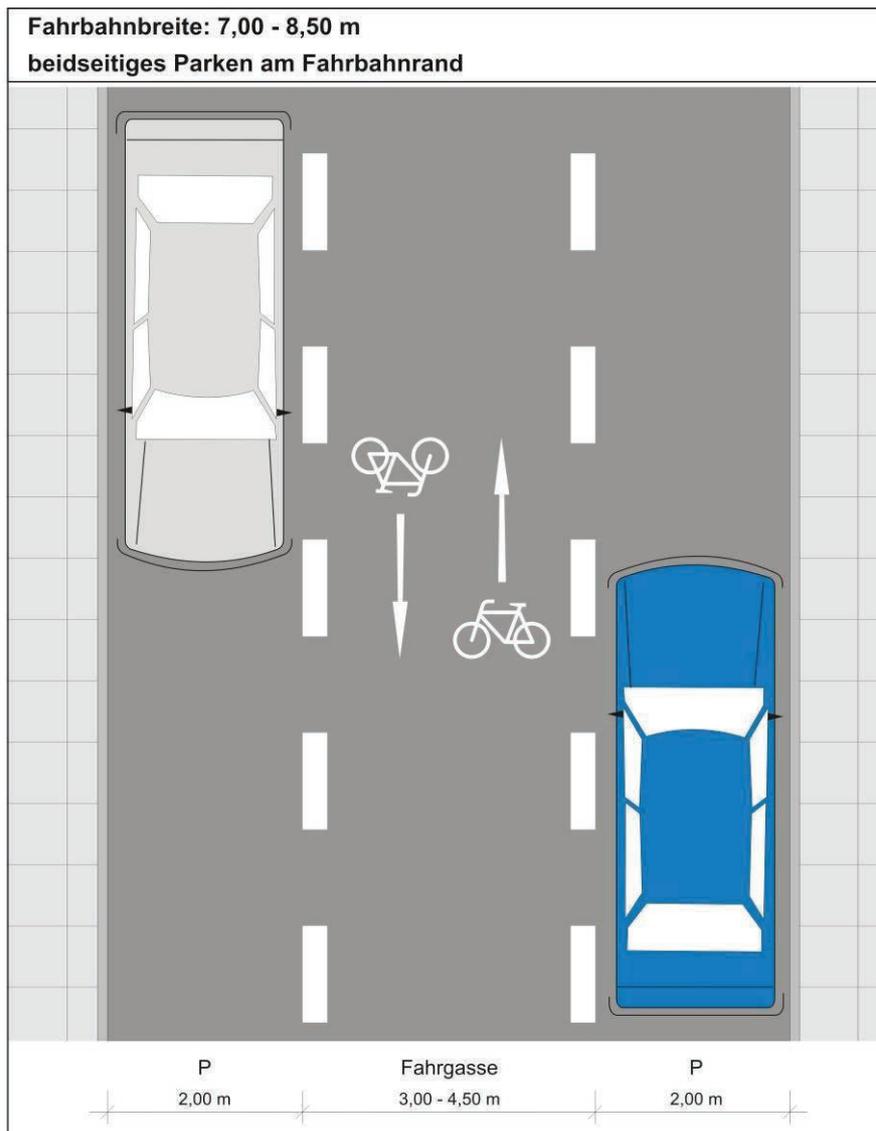
Wenn kein großer Parkdruck vorhanden ist, sollten auch Fahrradabstellanlagen innerhalb des Parkstreifens vorgesehen werden. Baumbeteete bzw. vorgezogene Seitenräume zur Unterteilung der Parkstände werten den Straßenraum auf und erhöhen die Verkehrssicherheit für die Fußgänger bei Überquerungen der Straße (vgl. auch Bild 5-11).



**Bild 5-12 Ausgestaltung bei Fahrbahnbreiten zwischen 5,0 und 6,5 m mit einseitigem Fahrbahnparken [eigene Darstellung]**

Fahrbahnen mit einer Breite von 7,00 bis 8,50 m und beidseitigem Parken am Fahrbahnrand erhalten, durch eine beidseitig unterbrochene Breitstrichmarkierung begrenzte, Fahrgassen in einer Breite von 3,00 bis 4,50 m.

Wie bei den schmaleren Fahrbahnbreiten sollten möglichst auch Fahrradabstellanlagen innerhalb des Parkstreifens vorgesehen werden, sowie die Parkstände durch Baumbeste bzw. vorgezogene Seitenräume unterteilt werden (vgl. Bild 5-11 und Bild 5-12).



**Bild 5-13 Ausgestaltung bei Fahrbahnbreiten zwischen 7,0 und 8,0 m mit beidseitigem Fahrbahnparken [eigene Darstellung]**

## 5.1.4 Ausgestaltung an den Knotenpunkten

### Beginn von Fahrradstraßen

Der Beginn einer Fahrradstraße ist eindeutig und klar zu kennzeichnen. Neben der Beschilderung (vgl. Kapitel 5.1.1), die in Kombination mit einer Tempo30-Zonen-Beschilderung an einem Standort kombiniert werden sollte, sind generell Fahrradpiktogramme zu markieren.

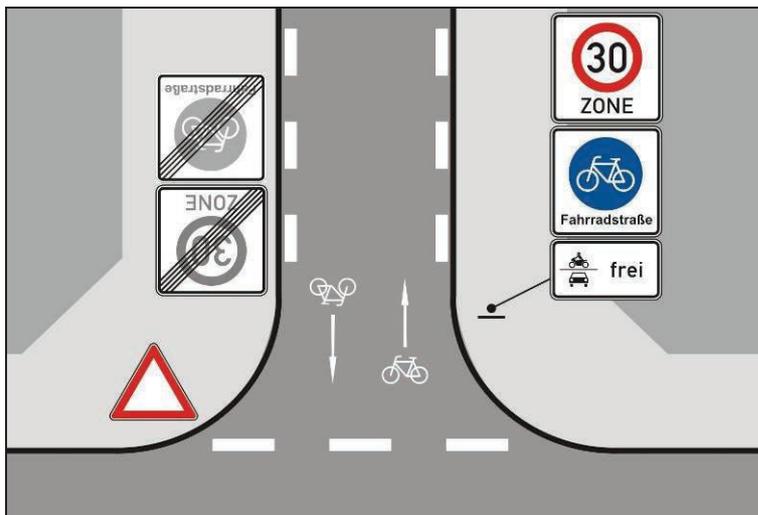


Bild 5-14 Ausgestaltung des Beginns einer Fahrradstraße [eigene Darstellung]

Zur deutlicheren Hervorhebung des Beginns eines besonderen Bereiches, sind möglichst auch bauliche Gestaltungen des Einmündungsbereichs bzw. des Beginns einer Fahrradstraße vorzusehen. Neben Pflasterbändern über die Fahrbahn führen insbesondere Teilaufpflasterungen zu deutlichen Geschwindigkeitsreduktionen beim Kfz-Verkehr sowie zu einem Komfort- und Sicherheitsgewinn für den querenden Fußverkehr.

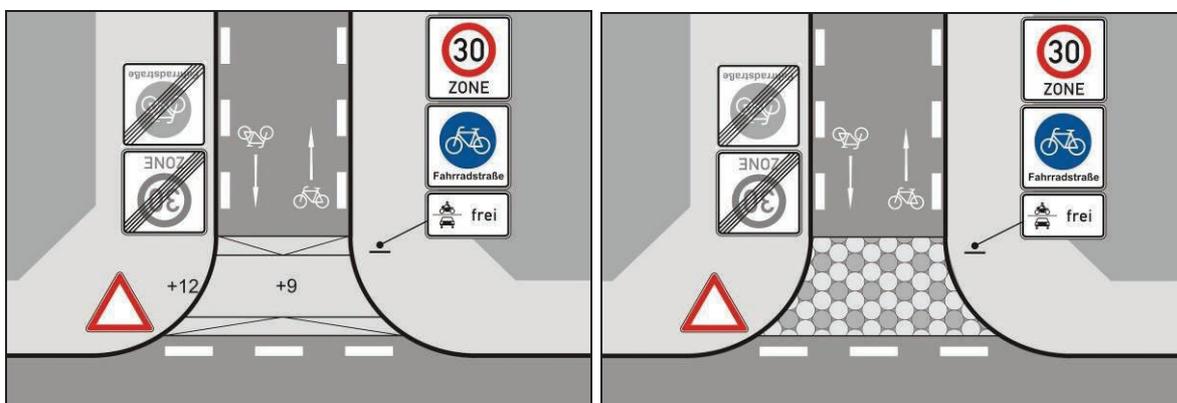
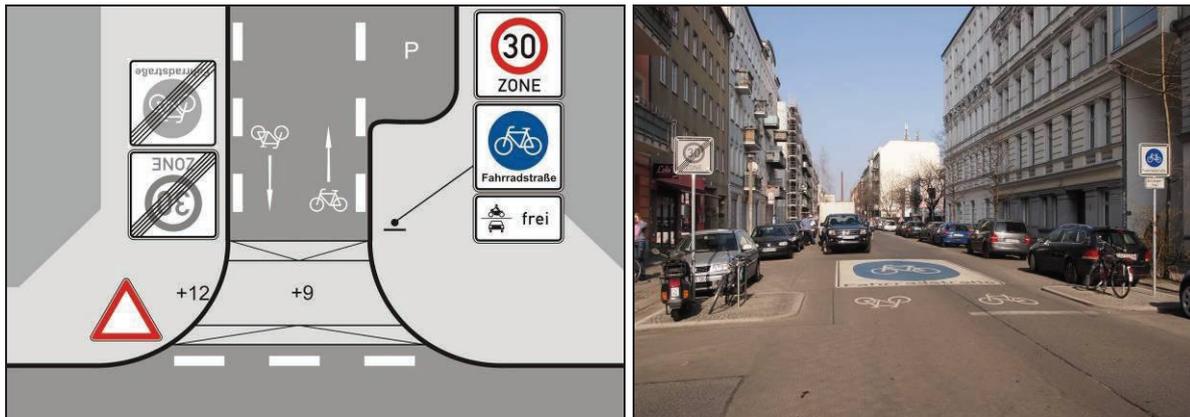


Bild 5-15 Ausgestaltung des Beginns einer Fahrradstraße mit Teilaufpflasterung (links) bzw. Pflasterband (rechts) [eigene Darstellung]

Ein- oder beidseitig vorgezogene Seitenräume (ggf. in Kombination mit einem Pflasterband oder einer Teilaufpflasterung) erzeugen eine besondere Torsituation, die einen verkehrsberuhigenden Effekt haben kann. Durch die kürzere Überquerungslänge und die besseren Sichtbeziehungen führen vorgezogene Seitenräume zu einem Sicherheitsgewinn für querende Fußgänger. Einengungen der Fahrbahn im Einmündungsbereich sollten vorzugsweise bei breiteren Fahrbahnquerschnitten vorgenommen werden, so dass ein ausreichend breiter Ein-/Ausfahrbereich verbleibt.



**Bild 5-16** Ausgestaltung des Beginns einer Fahrradstraße mit vorgezogenem Seitenraum und Teilaufpflasterung (links) und Beispiel für vorgezogene Seitenräume am Beginn einer Fahrradstraße aus Berlin (rechts) [eigene Darstellung / Foto]

## Vorrangregelungen im Verlauf von Fahrradstraßen

Insbesondere im Zuge von Hauptverbindungen ist es wünschenswert, wenn der Radverkehr Vorrang vor den Fahrzeugen aus den Nebenstraßen erhält, damit komfortabel befahrbare und attraktive Verbindungen entstehen, die zu kurzen Reisezeiten führen. Der Standardfall wird aber die Fahrradstraße in einer Tempo 30-Zone sein, in der die rechts-vor-links-Regelung (Ausnahme nur bei ÖPNV-Linie) vorgeschrieben ist. Zur Verdeutlichung der Vorrangregelung sollten in diesen Fällen Wartelinien markiert werden.

